

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah :

- A.1. Identifikační údaje stavby
- A.2. Základní údaje o stavbě
 - A.2.1. Údaje o umístění stavby
 - A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce
 - A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních
 - A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby
- A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu
- A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
- A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
 - A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku
 - A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby
 - A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele
- A.8. Členění přípravné dokumentace

A.1. Identifikační údaje stavby

Název souboru staveb:	Výstavba PZS v km 31,678 a 33,306 trati Domažlice - Planá u M.L.
Název stavby:	Výstavba PZS v km 33,306 trati Domažlice - Planá u M.L.
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 zastoupená Stavební správou západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel PD:	K T A technika s.r.o. Klatovská 100, 301 00 Plzeň IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911 Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová Autorizovaný projektant: Ing. Josef Hrnčíř tel. – 378 023 411
Stavební úřad:	DÚ Plzeň
Stupeň dokumentace:	Aktualizace přípravné dokumentace (PD)
Číslo smlouvy zhotovitele:	13-Na107
Číslo smlouvy objednatele:	S - 0085/2013/Von
ISPROFIN:	327 351 4800

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1. Údaje o umístění stavby

Kategorie dráhy:	regionální, provoz je uskutečňován dle předpisu D3
Traťový úsek:	Poběžovice - Bělá nad Radbuzou
Železniční trať:	Domažlice - Planá u Mariánských Lázní
Obec:	Svržno
Obec s rozšířenou působností:	Poběžovice
Kraj:	Plzeňský
Místo stavby:	Svržno
	Začátek a konec stavby je určen dle výkopových prací – začátek v km 32,333 a konec v km 34,279
Účel stavby:	Výstavba PZS v km 33,306

A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Účel stavby:

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L.. V rámci stavby dojde k výstavbě dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závor a k výstavbě nového technologického betonového domku (RD) v blízkosti přejezdu v km 33,319.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Poběžovic použit opakovací přejezdník OX331 umístěný v km 33,033 a ve směru od Bělé nad Radbuzou pak bude použit přejezdník X338 umístěný v km 33,715. Dále bude před nákladištěm a zastávkou Újezd Svatého Kříže umístěna atrapa přejezdníku X327 v km 32,720.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 31,678. Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 33,306 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilíř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení, který bude doplněn o sekci pro napájení a ovládání nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže v km 32,906. Výstavba nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže je rovněž řešena v rámci SO 04. Dojde tím ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

Umístění stavby:

V rámci stavby dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L.

Jedná se o křížení jednokolejné trati Domažlice - Planá u Mariánských Lázní a silnice II. třídy č. 197. Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů je ze směru od Bělé nad Radbuzou zavedeno trvalé omezení rychlosti pro všechna kolejová vozidla na 30 km/h. Traťová rychlost v daném traťovém úseku Poběžovice - Bělá nad Radbuzou je 60 km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 m. Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového technologického betonového domku (RD) umístěného v blízkosti přejezdu v km 33,319. Nový RD bude umístěn cca 4m od osy koleje tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Začátek a konec stavby je určen dle výkopových prací – začátek v km 32,333 a konec v km 34,279.

Železniční přejezd v km 33,306

(SO 01 – Železniční svršek v km 33,306, SO 02 – Železniční spodek v km 33,306,
SO 03 – Přejezdová konstrukce v km 33,306)

Všeobecně:

Stavba řeší výstavbu PZS úrovňového jednokolejného přejezdu v ev. km 33,306 trati Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. Navržené řešení tohoto stavebního objektu spočívá v rekonstrukci žel. spodku, žel. svršku, v rekonstrukci silnice II. tř. č. 197 v místě přejezdu a ve směrových a výškových úpravách GPK koleje dle zadání a požadavků investora.

Vlastní rekonstrukce žel. přejezdu spočívá v nahrazení stávající konstrukce konstrukcí novou, celopryžovou.

V rámci stavby bude provedeno:

Rekonstrukce žel. svršku

- nový svršek 49E1-SB8 75,0 m

Směrová a výšková úprava stávající koleje 173,4 m

Sanace železničního spodku 168,7 m²

Odvodnění

- zřízení nových trativodů v dl. 40,5 m

- zřízení nových trativodních šachet 2 ks

Rekonstrukce jednokolejného žel. přejezdu

- skladebných modulů a 1,2 m 14 ks

A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Propustnost železniční trati a dopraven se zásadním způsobem nezmění. Vybudováním nového světelného zabezpečovacího zařízení se zvýší bezpečnost provozu. Výstavba nového PZS v km 33,306 umožní odstranění rychlostního omezení ze směru od Bělé nad Radbuzou přes tento přejezd a tím pádem zvýšení rychlosti z 30 km/h na 50 km/h, resp. 60 km/h.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude provedena výstavba automatického světelného zabezpečovacího zařízení bez závor na přejezdu v km 33,306
- bude postaven nový technologický betonový domek (RD)
- bude realizována nová elektrická přípojka pro nový RD
- v rámci nové elektrické přípojky bude provedena výstavba nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to jak železničního svršku a spodku, tak i rekonstrukce přejezdové konstrukce.

Základní technické parametry:

kategorie přejezdu: 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2

indikace: prostřednictvím přejezdníků

traťová rychlost: 60km/h

zábrzdna vzdálenost: 400 m

Kapacitní údaje stavby:

Přejezdové zařízení světelné dle ČSN 34 2650 ed.2 PZS 3SBL	1 ks
Reléový domek, betonový	1 ks
Výstražník bez závory, plastové provedení	2 ks
Přejezdník (z toho atrapa přejezdníku 1ks)	3 ks

Údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:

PS 01 – PZS v km 33,306

IC ŽP: P717

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závor. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících bude na základě vyjádření PČR DI Domažlice č.j. KRPP-43698-1/ČJ-2012-030106 ze dne 20.3.2012 k užití svislého dopravního značení A32a ve smyslu ustanovení §77 odst. 4 zákona č. 361/200 Sb. nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Poběžovic použit opakovací přejezdník OX331 umístěný v km 33,033 a ve směru od Bělé nad Radbuzou pak bude použit přejezdník X338 umístěný v km 33,715. Dále bude před nákladištěm a zastávkou Újezd Svatého Kříže umístěna atrapa přejezdníku X327 v km 32,720.

Přejezdníky budou umístěny dle „Zápisu o situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení“ ze dne 23.11.2011 viz. dokladová část. Z důvodu dobré viditelnosti na přejezdníky je nutné provést vyvětvení před přejezdníky. Rozsah požadovaného vyvětvení je rovněž uveden v „Zápisu o situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení“.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 33,306 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového technologického betonového domku (RD) umístěného v blízkosti přejezdu v km 33,319. Nový RD bude umístěn cca 4m od osy koleje tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v extravilánu. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 31,678. Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení, který bude doplněn o sekci pro napájení a ovládání nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže v km 32,906.

Výstavba nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže je rovněž řešena v rámci SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepět'ovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

SO 01 - Železniční svršek v km 33,306

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. V úseku sanace budou snesena kolejová pole tv. S49 na dřevěných pražcích v celkové délce 75 m a nahrazena novým kolejovým polem tv. 49E1 na pražcích betonových SB8 s žebrovými podkladnicemi. Upevnění bude v místě přejezdu s antikorozií úpravou.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upraveno na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude štěrkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Směrové a výškové úpravy

Stávající oblouk ve kterém se nachází železniční přejezd je složený z několika poloměrů. Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora. Začátek směrových a výškových úprav byl stanoven do míst, kde je již konstantní převýšení v koleji (55 mm, tedy za mezilehlou vzešupnicí). I tak navržené směrové poměry jsou tvořeny oblouky o dvou poloměrech včetně krajní přechodnice. Směrové a výškové úpravy v rekonstruovaném úseku začínají v km 33,241408, končí v km 33,419 303 a jsou navrženy na traťovou rychlost 50 km/h. Celkově bude směrově a výškově upraveno cca 174 m koleje (včetně nového svršku). Přejezd se v celé své délce nachází v oblouku o $r=211$ m, kolej je v převýšení $D=55$ mm.

Směrové posuny koleje oproti stávajícímu stavu jsou potom minimální.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu. Při návrhu výškových úprav se vycházelo z hodnot stávajícího, silně různorodého převýšení v koleji kde je navržena úprava GPK. Převýšení se v tomto úseku pohybuje mezi 55-106 mm. Při návrhu jednotného převýšení $D=55$ mm je tedy nutno v určitém úseku úprav (tj. tam kde nebude kolej vyjmuta) zachovat niveletu převýšeného pasu a výškově **upravit** pas nepřevýšený.

Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v rekonstruovaném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje“.

SO 02 - Železniční spodek v km 33,306

V současnosti v místě přejezdu km 33,306 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci aktualizace zpracování této přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží včetně laboratorního rozboru. Návrh jednotlivých konstrukčních vrstev byl potom stanoven po konzultaci se správcem trati a s ohledem na zátěž vlastního žel. přejezdu.

Konstrukční vrstvy

Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena na $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$.

Pro $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ bylo nově navrženo:

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 200mm
- cementová stabilizace štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 350mm

Rozsah navržené sanace je zřejmá ze situace stavby a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí tak ZKPP před a za vlastním přejezdem v délce 10,0 m.

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % do navrženého trativodu.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vpravo koleje s vyústěním přes kontrolní šachtu Š1 na drážní těleso. V části trativodu pro ZKPP před přejezdem není navržena vstupní šachta. Spád trativodního potrubí je potom navržěn 5 ‰ se spádem obou ramen do šachty Š1.

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 33,306

Přejezdová konstrukce je navržena celopryžová z vnějších a vnitřních pryžových panelů, sepnutá táhly.

Celková šířka přejezdové konstrukce je navržena 16,80 m, tj. 14 skladebných modulů š. 1,20m. Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace.

Délka úpravy komunikace bude vlevo přejezdu cca 7,2 m. Takto navržená úprava při zachování kolmosti spáry bude zasahovat na pozemek SÚS. Vlastník pozemku byl s návrhem obeznámen. Jeho vyjádření je obsahem dokladové části. Vpravo jsou úpravy komunikace navrženy do vzdálenosti cca 15,0 m od osy koleje (pouze na pozemku investora). Výškové úpravy jsou v této části minimální, je však zachována snaha kolmost spáry (lze po dohodě upravit a spáru vést rovnoběžně s kolejí). Při projednávání projektu nevznikl požadavek na rozšíření komunikace před a za přejezdem.

Při vyhotovení příčného řezu bylo uvažován a zohledněn stav spádu koleje a rovněž bylo uvažováno se značnou šikmostí přejezdu. Vykreslený řez odpovídá výškovému průběhu v ose komunikace přes přejezd (výškové deformace způsobené úhlem křížení, sklonem koleje a převýšením jsou v řádech cm).

Skladba vozovky byla zvolena podle TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení II. Navržená skladba vozovky je zaměnitelná. Při použití jiného druhu materiálu se postupuje podle zásad daných v TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací.

Skladba vozovky před a za přejezdem:

ABS I.	tl. 0,050 m
ABVH I.	tl. 0,070 m
OK I.	tl. 0,080 m
OK II.	tl. 0,130 m
ŠD	tl. 0,180

V části komunikace kde není potřeba budovat jednotlivé konstrukční vrstvy je navrženo pouze odfrézování stávajícího živičného krytu a zřízení nového (viz. příčný řez).

Celopryžová přejezdová vozovka musí být schválená pro použití v podmínkách ČD tj. musí mít odsouhlasené TP. S TP je nutné se seznámit před vkládáním přejezdové konstrukce, neboť TP obsahují i technologické pokyny a upřesnění pro konkrétní typ přejezdové konstrukce.

SO 04 - Elektrická přípojka a rozvody NN v km 33,306

Tento stavební objekt řeší novou elektrickou přípojku, kabelizaci, osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže a rozvaděč pro osvětlení. Připojení nové elektrické přípojky bude provedeno kabelem AYKY 4-Jx25 z nové pojistkové skříně SP200 umístěné na stávajícím betonovém sloupu ČEZ Distribuce v blízkosti nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže do nového plastového pilířového rozvaděče RE3. Nová pojistková skříň SP200 bude umístěna na stávající betonový sloup v rámci samostatné akce ČEZ Distribuce a v rámci tohoto SO bude osazena novými nožovými pojistkami. V novém rozvaděči RE3 (sestava PER1+PPS) bude osazeno hlavní měření ČEZ Distribuce, nožové pojistky a hlavní jistič B3x20A viz v. č. 0005. Z tohoto rozvaděče bude napájen rozvaděč RE4-SEE, kde bude umístěno jištění rozvaděče R2 (ovládání osvětlení zastávky) a podružné měření SŽDC – toto měření bude pro nový RD PZS km 33,306, který je řešen v rámci PS 01. V rozvaděči R2 bude umístěna kompletní technologie ovládání osvětlení zastávky. V rámci osvětlení je navržena 1 větev, která bude napojena pomocí kabelu CYKY 3-Jx4 – okruh bude spínán soumrakovým a časovým spínačem přes stykač. Osvětlení zastávky bude provedeno pomocí 3 kusů sklopných stožárů o výšce 6 m. Svítidlo bude typu např. SR50 s vysokotlakou sodíkovou výbojkou 70W. Vzdálenost mezi stožáry č.1 – 3 nebude přesahovat délku 20 m.

Osvětlení stávajícího nástupiště je navrženo dle normy ČSN EN 12464-2, jejíž platnost je od 1.7.2008. Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné z výkresové dokumentace viz v. č. 0003. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby

Zpracovaná PD je podkladem, na jehož základě lze projednat a schválit navržené řešení a podniknout kroky k finančnímu zajištění.

Projekt stavby případně projektové souhrnné řešení musí být zpracováno dle směrnice GR 11/2006, změna č.1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004.

A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu

Přípravná dokumentace je zpracována na základě požadavku zadavatele obsažených v „Podklady pro zadání přípravné dokumentace“ v rámci výběrového řízení dodavatele přípravné dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- podklady pro zadání přípravné dokumentace
- příslušné normy a předpisy
- zaváděcí a vzorové listy
- místní šetření projektanta přímo na místě
- zápisy z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Smlouva o dílo č. S - 0085/2012/Von na zhotovení aktualizace přípravné dokumentace
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 a č. 20/2004
- katastrální mapy zakoupené na Katastrálním úřadě v Domažlicích
- vyjádření jednotlivých správců sítí
- příslušné normy a předpisy

A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V rámci této dokumentace je prováděna koordinace se stavbou:

„Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“.

Výstroj počítačů náprav PZS km 33,306 je navrženo umístit do RD PZS km 31,678.

Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306.

A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

PS 01 - PZS v km 33,306

SO 01 - Železniční svršek v km 33,306

SO 02 - Železniční spodek v km 33,306

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 33,306

SO 04 - Elektrická přípojka a rozvody NN v km 33,306

A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

zahájení stavby: 2015

dokončení stavby: 2015

A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

V současné době je přejezd v km 33,306 zabezpečen pouze výstražnými kříži.

V rámci stavby není počítáno s využitím žádného stávajícího majetku.

A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Jedná se o reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky splňující normu ČSN 34 2650 ed.2 pro PZS 3.kategorie.

A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Důvodem k realizaci stavby je požadavek na výstavbu nového zabezpečovacího zařízení na stávajícím železničním přejezdu v km 33,306. Umístění stavby je dáno polohou zařízení a nelze na něm nic měnit. Podle katastrální mapy získané na příslušném KÚ se stavba nachází na pozemcích SŽDC, s.o. a Státního pozemkového úřadu. Upozorňujeme, že podkladová katastrální mapa zakreslená v polohopisných výkresech je pouze informativního charakteru z důvodu neexistující DKM. Ze snímku katastrální mapy nejsou jednoznačně zřejmé hranice pozemků jednotlivých vlastníků.

A.8. Členění přípravné dokumentace

Členění a obsah přípravné dokumentace:

- A. Průvodní zpráva*
- B. Souhrnná část*
 - B.1 - Souhrnná technická zpráva*
- C. Situace stavby*
- D. Technologická část*
 - D.1 Železniční zabezpečovací zařízení*
 - D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení*
 - D.1.3 - PS 01 - PZS v km 33,306*
- E. Stavební část*
 - E.1 Inženýrské objekty*
 - E.1.1 Železniční svršek a spodek*
 - E.1.1.1 Železniční svršek*
 - E.1.1.1 SO 01 - Železniční svršek v km 33,306*
 - E.1.2.1 Železniční spodek*
 - E.1.1.2 SO 02 - Železniční spodek v km 33,306*
 - E.1.3 Železniční přejezdy*
 - E.1.3 SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 33,306*
 - E.3 Trakční a energetické zařízení*
 - E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů*
 - E.3.6 SO 04 - Elektrická přípojka a rozvody NN v km 33,306*
- F. Organizace výstavby – obsahem kapitoly B.6*
- G. Náklady a ekonomické hodnocení*
- H. Doklady*
- I. Geodetická dokumentace*